

Scienza e disciplina nella Chiesa cattolica

Il dr. Freud in convento

Per avere «avviato delle esperienze psicoanalitiche di gruppo» nel monastero benedettino di Cuernavaca nel Messico, e per averle poi trasferite all'esterno, nel cosiddetto «Centro Emmaus», il padre belga Gregorio Lemercier, priore di quel convento, è stato giudicato a Roma, il 18 maggio, da una speciale commissione composta dai cardinali Roberti, Forni e Heard.

sull'«Avvenire d'Italia», non poteva fornire, con una esperienza d'avanguardia e di entusiasmo, elementi rigorosamente scientifici su un terreno in cui la Chiesa si è mossa con la massima circospezione. I problemi suscitati dal confronto fra la fede cristiana e la ricerca freudiana e dall'uso dei metodi psicoanalitici sono, del resto, in fase di approfondimento. Mentre Lemercier rientra nell'ombra, la Chiesa lascia che ricerche come quelle condotte dall'Associazione cattolica internazionale di studi medici psicologici proseguano.

Grave decadenza di una regione sacrificata ai monopoli L'UMBRIA TORNA A COMBATTERE PER USCIRE DALL'ISOLAMENTO

De Gaulle ha inaugurato la mostra aeronautica e spaziale di Bourget



PARIGI - Da sinistra: l'ambasciatore sovietico Zorin, il ministro della Difesa francese Pierre Messmer, il presidente De Gaulle e l'astronauta sovietico Constantin Feoktistov nel padiglione dell'URSS posano accanto all'astronave Vostok

Pesanti responsabilità del governo e del centro-sinistra - L'esperienza unitaria del piano regionale - Gli indennizzi dell'ENEL alla Terni volati altrove - La crisi nelle campagne e i limiti delle attività industriali - Un sistema stradale arretrato e insufficiente

Dal nostro inviato PERUGIA, maggio. Ecco come si liquida una regione, come si respingono ai margini del processo produttivo intere popolazioni, come si rinuncia (quasi l'Italia fosse troppo ricca) alla utilizzazione di preziose risorse economiche. L'Umbria è un esempio sul quale dovrebbero meditare a fondo politici e economisti. Era una regione depressa già negli anni cinquanta, quando il processo di ricostruzione industriale si lasciò alle spalle tutto ciò che stava al di sotto della linea gotica; e intanto l'ostentato e contraddittorio avvio della politica meridionalista si localizzava male in alcune zone del Sud ignorando le zone depresse nel resto del Paese (e commettendo così quel primo errore di prospettiva che ha poi portato alla fallimentare politica dei «poli» di sviluppo nel Mezzogiorno). E' rimasta una regione depressa negli anni brevi del «boom» economico che nuovamente l'ha scavalcata, lambendola appena qua e là.

ma poi per arrivare al capoluogo, a Perugia, occorre più di un'ora su una strada d'autostrada, e a Chiusi le cose non vanno meglio. Per andare da Perugia a Roma occorrono ancora, a un'auto veloce, due ore e mezza: su centosettanta chilometri solamente sessanta sono su autostrada. I collegamenti ferroviari sono anche peggiori: ancora circa due ore sui ferrovieri di Foligno e di Terni, fino a Perugia, su vecchie «litorine» che funzionano da accelerati. Ora si prevede addirittura di tagliare fuori Terni e di spezzare i treni direttamente da Chiusi a Arezzo, «per fare prima».

Ma quando gli presentiamo il piano: lo riconobbe Giolitti quando glielo rappresentarono; lo riconobbe Pieraccini quando, pazienti, gli umbrini tornarono la terza volta al ministero del Bilancio con il loro piano. Fu riconosciuto solennemente anche dal governo, in Parlamento, l'anno passato al termine di un ampio dibattito proprio sull'Umbria. Ma è stata la più amara delusione. Tutto quanto c'era di buono nel piano umbro è stato stravolto, annullato e spesso rovesciato. Oggi l'Umbria si trova al punto di prima ma con una situazione assai più disastrosa alle spalle. Negli ultimi quattro anni la media produttiva agricola umbra - calcolando la produttività per ettaro e per superficie seminata - è diventata inferiore a quella delle regioni meridionali. L'industria (se si eccettuano i due «big» di Perugia, la «Perugina» e la «Angora Spagnoli») è in crisi e medi e piccoli imprenditori devono chiudere o licenziare; nel settore chimico la mancanza di adeguati investimenti per il rinnovamento tecnologico pone ormai in coda gli stabilimenti del Terni.

Domani si vola in aerobus o in supersonico di linea

I grandi temi del Salone - La conquista della Luna - L'Europa tenta di contrastare il passo agli Stati Uniti - L'imponente partecipazione sovietica - Presente il cosmonauta Feoktistov, che volò sulla Voskod col compianto Komarov

Se si tiene conto che l'8 ottobre del 1965 la Congregazione del Santo Offizio, presieduta dal cardinale Ottaviani, aveva intimato al padre Lemercier di interrompere ogni rapporto con il monastero messicano e di tornarsene subito in patria, non è difficile comprendere che, malgrado la sua severità e la sua apparente definitività sull'argomento, la sentenza emessa dai tre cardinali lascia molte porte aperte al problema dei rapporti fra dottrina cattolica e psicoanalisi, concentrando il suo dispositivo più sulla personale violazione di taluni vincoli disciplinari da parte di Lemercier che sulla inammissibilità ideologica dei fatti contestati. Del resto, era stato lo stesso padre Lemercier ad appellarsi al Pontefice perché fosse istituito un regolare processo. Paolo VI aveva accolto l'istanza con la esplicita raccomandazione di «giudicare con giustizia e con carità».

Domani la marcia Perugia-Assisi

Per la fine dell'aggressione al Vietnam, per la libertà per il popolo israeliano, per una politica nuova che garantisca la piena libertà economica e sociale dell'Umbria; con queste parole d'ordine, domenica 28 maggio, il popolo umbro darà vita alla marcia Perugia-Assisi.

La marcia partirà da Perugia Ponte S. Giovanni alle ore 9; l'arrivo alla Rocca di Assisi è previsto per le 17.30. Le tappe intermedie dovrebbero rientrare nei seguenti orari: 0-pedalicchio ore 10; Bastia (ca. 19.30). Basta ore 11; S. Maria degli Angeli arrivo alle ore 12, partenza per la Rocca di Assisi alle ore 15.

Nostro servizio

Il 27. Salone dell'aeronautica e dello spazio è stato inaugurato stamattina dal generale De Gaulle, nel vecchio aeroporto parigino del Bourget. Dieci anni fa soltanto, questo salone ospitava poco meno di una cinquantina di aerei di vari paesi d'Europa e d'America e, meraviglia delle meraviglie, uno dei primi missili balistici americani, una specie di lunga fusoliera d'aereo, con corte alette direzionali, montata su una rampa di lancio. L'URSS non aveva ancora lanciato il suo primo satellite artificiale della terra e quel missile rosso fiamma con le insegne degli Stati Uniti era quanto di più avveniristico potessero sognare gli uomini di questa terra in quel non lontano 1957.

PARIGI - L'astronave sovietica Vostok che è esposta alla mostra aeronautica

di cento aerei di sedici paesi, elicotteri per tutti gli impieghi, il gigantesco missile sovietico che mise in orbita la capsula lunare americana Apollo, una decina di capsule spaziali sovietiche e americane, poco alla volta vien fuori un discorso nitido sui due obiettivi immediati che si pongono l'aeronautica e la cosmonautica: l'aeronautica (americana, franco britannica e sovietica) entro uno o due anni al massimo punta alla realizzazione di un aereo civile supersonico capace di trasportare da 200 a 250 passeggeri in poco più di tre ore da Parigi a New York. L'astronautica (americana e sovietica) punta alla conquista della luna entro il 1970.

PARIGI - L'astronave sovietica Vostok che è esposta alla mostra aeronautica

Di qui deriva un terzo tema che il salone propone chiaramente a tutti i suoi visitatori: il confronto, in termini di concorrenza e di potenza, tra America, Unione Sovietica ed Europa. Nel campo aeronautico il modello a grandezza naturale del supersonico Concorde francese britannico appare come la disperata e positiva reazione europea alla schiacciante superiorità produttiva americana che ha ormai conquistato coi suoi aerei l'80 per cento del mercato mondiale. Il Concorde dovrebbe volare l'anno prossimo mentre il concorrente Boeing americano non prima del 1971. E soltanto i sovietici, con il loro Tupolev-144 supersonico (del quale è presentato un modellino al Bourget) sembrano in grado di

PARIGI - L'astronave sovietica Vostok che è esposta alla mostra aeronautica

affrontare gli spazi quasi contemporaneamente ai franco-britannici senza peraltro entrare in concorrenza con essi per la conquista dei mercati occidentali. Nel campo aeronautico la gara è limitata all'URSS e agli Stati Uniti e la presenza al Bourget di tutto l'arsenale missilistico francese non modifica e non può modificare questa impressione. Attorno a questi temi centrali, il Salone ne propone altri, marginali, ma di non minore interesse. C'è allo studio, per lo sfruttamento commerciale nei prossimi anni, l'aerobus subsonico, cioè il grande aereo capace di 500-700 posti o di 50-80 tonnellate di carico. In questo settore l'URSS rappresenta il suo colosso Antonov 22 (Antonov) già in fase operativa da oltre un anno nella versione da carico e presto in linea nella sua versione da 700 passeggeri. E si tratta, senza tema di smentite, del più colossale aereo attualmente in servizio. Dal canto loro francesi, inglesi e tedeschi lavorano ad un aerobus medio (200-250 passeggeri) che sarebbe dotato di due nuovissimi motori Rolls-Royce (esposti al Bourget) di potenza doppia rispetto ai motori a reazione attualmente in uso. E gli Stati Uniti, ovviamente, vengono a ruota con il Boeing 747, in ritardo però sul sovietico Iliuscin 62 capace di 220 passeggeri che sta terminando i collaudi in volo e potrebbe entrare in linea addirittura entro quest'anno. Si tratta di un superbo aereo ad «ala pulita», avendo sistemati in coda i quattro potenti reattori. L'aeronautica militare è dominata (assente l'URSS) dall'F-111 americano della General Dynamics, un aereo d'attacco ad ala variabile, quindi il tipo più avanzato della tecnica costruttiva mondiale, offerto da una curiosità del gran pubblico del Bourget, Partito ad ala «aperta» l'aereo può mutare la geometria in volo, fino a trasformarla in «delta puro» con enormi vantaggi per la sua velocità. Interessante il fatto che questo tipo di ala a geometria variabile è stata adottata per il supersonico passeggeri della Boeing. Trascuriamo i vari tipi di apparecchi leggeri da turismo - fragili colombe accanto a queste aquile di ferro - e soffermiamoci un attimo accanto alle decine di elicotteri. L'URSS ne presenta una eccezionale varietà ed ha già riscosso l'ammirazione dei tecnici e l'interesse di non pochi paesi soprattutto con la sua gigantesca libellula MI 10 capace di trasportare tra le «zampe» un autobus a pieno carico o una casa prefabbricata a piano.

Concluso il Convegno di Modena

Come dev'essere il sindacato degli scrittori?

Dal nostro inviato MODENA, 26. Nella parte conclusiva del Convegno promosso dal Sindacato nazionale scrittori sulla «situazione dello scrittore nella società moderna», si sono registrate numerose critiche all'impostazione del Convegno stesso, ed è affiorato altresì un certo disagio nei confronti della funzione e struttura del sindacato. In particolare Paolo Alatri ha sottolineato le necessità di una più rigorosa preparazione preliminare di discussioni come queste, con una relazione scritta, preventiva e sempre sottoposta ai partecipanti, e con una serie di interventi organici di partenza; ed ha notato come, salvo alcuni interventi (Seroni e Buttuta, ad esempio), la maggior parte degli oratori abbia soltanto sfiorato il problema centrale, quello appunto della posizione dell'intellettuale di fronte alla società e ai grandi temi del suo tempo. In termini divisi, Lamberto Pignotti ha criticato la formulazione troppo generica e dispersiva del tema.

Giovanni Pesce

Senza tregua

La guerra dei GAP. Ieri l'Italia, oggi la Grecia e la Spagna una esperienza di lotta che si può ripetere. successo. Feltrinelli in tutte le librerie.